Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 1 września 1926 r. Nr. 17

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

PO WALNYM ZJEŹDZIE.

(Refleksje i szkic programu).

(ciąg dalszy).

W bezpośrednim związku z dopiero co opisanym zasadniczym błędem, codziennie popełnianym na wszystkich szczeblach naszej organizacyjnej budowy, a polegającym na bezcelowem omawianiu znanych powszechnie niedomagań, jest swoiste pojmowanie zadań Walnego Zjazdu.

W przekonaniu olbrzymiej większości członków Związku i niemniejszej liczby delegatów, Walny Zjazd ma służyć wyłącznie celom krytyki i to w dodatku krytyki osób, stojących na czele Związku.

Niewątpliwie krytyka działalności Zarządu za okres przedzielający dwa Zjazdy, jest jednym z celów Zjazdu. Ale nie jest celem jedynym, a nawet nienajważniejszym.

Zjazd jest organem najwyższym w życiu związkowem. Zjazd reprezentuje wolę ogółu członków, którzy w swojej organizacji chcą i mają prawo być gospodarzami. Zjazd zatem winien ustalić, czy działalność tych mężów zaufania, którym kierownictwo spraw związkowych powierzono, była celową, sumienną i uczciwą? Zjazd winien stwierdzić, czy kierownicy wywiązali się godnie z włożonych na nich obowiązków, czy gospodarowali uczciwie, czy strzegli należycie wspólnych interesów i wspólnego dobra? Zjazd wreszcie powołany jest do tego, aby wyszukać ludzi odpowiednich do piastowania mandatów związkowych. W tym celu krytyka jest rzeczą niezbędną, a jeśli obraca się w ramach stosownych do swego przeznaczenia, a przytem operuje argumentami rozumnemi i rzeczowemi, jest jednym z najlepszych i najpewniejszych środków, wiodących do naprawy błędów i usunięcia niedomagań.

Jednakowoż krytyka, aby być płodną i owocną, musi odpowiadać ściśle podanym powyżej warunkom, jeżeli bowiem nie jest z nimi w zgodzie, staje się wysoce szkodliwą, a nawet wprost zabójczą dla organizacji.

Dotychczasowe nasze doświadczenie, zebrane chociażby w okresie poprzedzającym ostatni Walny Zjazd, oraz w czasie jego obrad, nie prowadzi niestety do wniosku, iż wymogi racjonalnej krytyki znalazły u nas zastosowanie. Starym, a szkodliwym zwyczajem w początkach wiosny dało się odczuć we wszystkich ośrodkach życia związkowego charakterystyczne podniecenie. Przyczyniły się do tego niemało wypadki, które w tym czasie nastąpiły, zwłaszcza obniżka zarobków, która w wysokiej mierze dotknęła maszynistów. Tem niemniej jednak najważniejszą z przyczyn podniecenia był właśnie Walny Zjazd i to dlatego, iż miała się na nim odbyć krytyka Zarządu. Dotąd wszystko w porządku. Jednakże, gdy przyszło do wyszukiwania powodów i argumentów do krytyki, ujawniły się niedomagania i błędy zasadnicze. Do podnieconych umysłów trafiały bylejakie argumenty. Każdy wymysł znajdował chętnych i wierzących słuchaczów.

Wiadomo każdemu, kto się sprawami związkowemi bliżej interesuje, ile bajek i plotek rozpuszczono, ile zarzutów wymyślono. A co gorsza, dziś już wiadomo każdemu, jak mało podstaw miały wszystkie te zarzuty i wszystkie te sensacyjne wiadomości, które szerzyły się w kołach członków. Brakło zatem rzeczowej podstawy argumentom krytyków. Bez należytego wejrzenia w tok spraw związkowych, bez należytego zrozumienia wypadków, które zaszły i bez wczucia się w zawiłe niekiedy i skomplikowane przyczyny niektórych czynników Zarządu — konstruowano odrazu oskarżenia, przygotowywano pociski, które w mniemaniu swoich wynalazców, miały być dla kierowników Związku zabójcze i druzgocące.

Tymczasem w świetle prawdy, w świetle dowodów, po spokojnem i rozumnem zbadaniu rzeczy, wszystkie bez wyjątku zarzuty i rekryminacje — okazały się bezpodstawnemi, nieuzasadnionemi, odpadały jedne po drugich, a tak z ataków nie pozostało ani śladu, a spodziewane zabójcze skutki wcale nie nastąpiły. Wszystko to jednak stało się dopiero na Zjeździe, zajęło temu Zjazdowi ¾ jego czasu i odbiło się fatalnie na sposobie załatwienia innych, daleko ważniejszych spraw.

Czyż nie należy żałować tylu zmarnowanych wysiłków? Czy nie lepiej byłoby, aby otrzeźwienie przyszło wcześniej? Czyż nie byłoby z wielką korzyścią dla wspólnej sprawy, aby zarzuty skontrolować pod względem ich uzasadnienia wprzód, zanim się je postawi publicznie? Pomijamy już ową doniosłą krzywdę, którą w ten sposób wyrządza się niesłusznie oskarżanym. Chodzi nam wyłącznie o celowość i ekonomję wysiłku.

Zdaje nam się, iż czas już najwyższy, aby pozbyć się brzydkiego przyzwyczajenia, które polega na słuchaniu zarzutów i fantastycznych opowieści, bez zapytania o dowody i uzasadnienie. Nie dla jednostek tych, czy innych, ale dla wspólnego dobra i interesu uosobionego w organizacji zawodowej, jest rzeczą niezbędną, aby na przyszłość fakty takie powtórzyć się nie mogły, niezbędną jest rzeczą, aby ogół pozbył się łatwowierności, z którą przyjmuje wszystko, co służy do krytyki Zarządu. Należy wyrobić sobie poczucie sprawiedliwości, które nakazuje tępić i wytykać zło i błędy, ale zło rzeczywiście istniejące, błędy istotnie popełnione, niezaś urojone i wyimaginowane w bujnej fantazji lub wyrozumowane bez znajo-

mości rzeczy, stosunków i okoliczności, wśród których Zarząd działał.

Piszemy te słowa bez głębokiej wiary, iż przyniosą one prędko uzdrowienie stosunków. Patrzymy bowiem otwartemi oczyma wokół siebie nietylko na wązkie areny stowarzyszeń i związków, ale i na nasze życie państwowe, na opinję publiczną, prasę itd. Wszędzie, niestety, spotykamy zupełnie takie same objawy. Oskarżenia przyjmuje publiczność z niesłychaną łatwością, wierzy w nie, obwinia za lada podszeptem, częstokroć ludzi uczciwych i rozumnych, nie pytając o dowody, o cyfry, o uzasadnienie, nie rozumiejąc najczęściej skomplikowanych zagadnień i problemów, w których rozwiązaniu i załatwieniu dopatruje się winy pewnych jednostek. Że jednak w naszem rozumieniu Związek jest minjaturą społeczeństwa, a winien być dla nas szkołą obywatelskiego życia, przeto jest naszym obowiązkiem wytykać ten wielki i niebezpieczny błąd, tak długo i tak uporczywie, aż zniknie z powierzchni naszego istnienia.

Wraz z nim zniknąć powinno inne, niemniej szkodliwe przyzwyczajenie. Polego ono na obwinianiu kierowników Związku o to, iż dopuścili do takiej, czy owakiej krzywdy, do takiej, czy innej klęski, a również o to, iż ten lub ów z uchwalonych poprzednio postulatów nie został spełniony. Poruszyliśmy problemat, który w ostatnich czasach (zwłaszcza w ostatniem sprawozdaniu rocznem) wielokrotnie omawialiśmy. Pokutuje w nas jeszcze podświadome przekonanie, iż ludziom, wybranym na kierownicze stanowisko, daną jest tem samem potężna i czarodziejska moc odwracania krzywd i zdobywania korzyści, że z chwilą wyboru spływa na nich potęga magiczna zaradzenia wszystkim krzywdom, łagodzenia wszelkiej niedoli, mazania win i zapewniania bezkarności. Zdaje się nam, iż tylko z winy i zaniedbania kierowników moc to utraconą być może, iż każdą klęskę, czy brak sukcesu, można rzucić na ich odpowiedzialność, za każde niepowodzenie ich należy pociągnąć do zdania sprawy i rachunku. Trudno nam jest wierzyć, iż można zrobić wszystko, co tylko możliwe w ramach rozporządzalnych sił i środków, a jednak nie zyskać tego, do czego się dąży. Zapominamy aż nazbyt łatwo, że Związek nie rządzi państwem, ani kolejnictwem, zapominamy, iż w rachubę wchodzi ktoś trzeci, który działa, ma siłę i władzę i który w moc cudotwórczą kierowników Związku nie wierzy. Aż nadto mieliśmy sposobności, aby się przekonać, że jest tak właśnie, a nieinaczej. Mimo to jednak przekonanie o wszechpotędze kierowników Związku ciągle wśród nas pokutuje, a co więcej, połączone jest z głębokiem przekonaniem, że winy za niepowodzenia szukać należy wyłącznie i jedynie w kierownikach. W nich ma się koncentrować cały Związek, oni sami mają go stanowić. Zresztą nikt nie potrzebuje robić nic.

I znowu poruszyliśmy odwieczne złudzenie wszystkich społeczeństw. Od wieków za przegrane bitwy wieszano generałów, choć często byli niewinni, choć uczynili wszystko, co było w ich mocy. Praca w Związku — to walka, to regularna i ustawiczna wojna pracowników z pracodawcą. Zwycięża ten, kto silniejszy, choć jego przeciwnik może być genjalnym, zapobiegliwym, przewidującym i czujnym. Ale armja i społeczeństwo rozgoryczone klęską i niepowodzeniem, łaknie ofiary, pragnie upustu dla swego niezadowolenia i bólu. Poświęca się kierowników dziś i poświęcało się ich przed wiekami.

Działa to uspakajająco, choć oczywiście prawie nigdy nie pomaga samej sprawie, a nazbyt często jej szkodzi. Szkodzi zaś zwłaszcza i przedewszystkiem dlatego, iż odwraca uwagę od właściwych przyczyn klęski. Skoro potępiono, obalono i unicestwiono kierownika, rzekomego sprawcę niepowodzeń, wydaje się, że wszystko już w porządku, że zło zostało usunięte, że jego następca samą swoją osobą naprawi to, co zostało stracone. Najczęściej tak nie jest i nowy sternik tem prędzej dostaje się na szafot. Tak było zawsze w dniach klęski i zapewne nie prędko będzie inaczej.

A jednak właśnie na terenie życia związkowego cała niewłaściwość takiej „metody" okazuje się tak jasno, iż tutaj prędzej i łatwiej, aniżeli na szerszym terenie można dojść do uzdrowienia i poprawy stosunków.

Na tej wyżynie dotąd jednak jeszcze nie jesteśmy. Na Zjeździe odbijaliśmy z zaciętością i zapamiętałością, godną lepszej sprawy, na skórach kierowników Związku wszystkie klęski, które nas spotkały. W miarę rozwoju dyskusji, w miarę, gdy zrozumienie powodów klęski, które nie były ani proste, ani na pierwszy rzut oka zrozumiałe, animozje cichły, krytyka ustawała. Widzimy w tem zadatek lepszej przyszłości. Nie chcemy bynajmniej twierdzić, iż klęska nie może pochodzić z winy kierowników, nie chcemy dowodzić, iż kierownicy zawsze robią dobrze i że są nieomylni, lub tak znakomici i sumienni, iż nie można ich za sprawców niepowodzeń uważać. Jednakże, tak, jak i poprzednio, sądzimy, iż zarzut braku uzdolnienia, czy też zarzut zaniedbania postawiony być winien po głębokim namyśle, z dowodami i argumentami rzeczowymi, po dokładnem zbadaniu sprawy, a nie na ślepo. Sam fakt klęski nie usprawiedliwia jeszcze zamętu w stosunku do organizacji. A nawet i w wypadku, gdy udowodnionem jest, że organizacja zawiniła, nie jest jeszcze przez to usprawiedliwiony zarzut w stosunku do kierowników naczelnych. Wszakżesz nie oni sami organizację stanowią, wszakżesz błędy mogą istnieć gdzieindziej. Często szukać ich należy w działalności, czy bezczynności tych, co krytykują, najczęściej w brakach struktury, czy pracy organizacyjnej, najrzadziej natomiast w błędach kierownictwa, zwłaszcza na naszym poziomie rozwoju, gdzie spójnia i siła organizacyjna zaledwie jest zarysowana, a do doskonałości, a nawet przeciętnej poprawności bardzo jej jeszcze daleko.

(c. d. n.).

Automatyczne zatrzymywanie pociągów.

Znaczna większość i to bardzo wielkich katastrof kolejowych ma swoje źródło, poza innemi, jednakże mniej licznemi czynnikami, we wzajemnem zderzeniu się pociągów. Dzieje się to nie tylko u nas, ale wypadki te mają miejsce w całym świecie. Po dokładnem badaniu przyczyn wielu katastrof kolejowych, okazało się, że sprowadzają się one do zagadnienia właściwego użycia sygnałów kolejowych. Stwierdzono już i udowodniono, że dzisiejsze sygnały wzrokowe nie są ideałem, że przeciwnie, wymagając ogromnego napięcia uwagi tak ze strony maszynisty, jak też personelu stacyjnego, powodują częste niedopatrzenia, a wtedy nieszczęście jest już gotowe.

Dlatego od dawna już nurtuje w dziedzinie kolejnictwa nasuwające się ustawicznie pytanie, czy jest możliwość zapobiegania tym nieszczęściom przez ulepszenie dzisiaj istniejących sygnałów, dalej jak zapewnić personelowi stacyjnemu, a przedewszystkiem maszynistom czynności dokładnego obserwowania toru?

Wprowadzenie sygnałów ostrzegawczych, jakkolwiek podniosło poziom ubezpieczenia, to jednakże kwestji tej nie usunęło, ale przeciwnie, załatwiło ją raczej połowicznie, tak, że dalsze ulepszenie okazało się koniecznością bezwzględną, do której należało natychmiast przystąpić.

Zrobiono to jednocześnie w wielu państwach, w których poszczególni wynalazcy, przyjmując za punkt wyjścia odmienne nieraz dziedziny zdobyczy wiedzy ludzkiej, usiłują stworzyć przyrząd, któryby zadowolił w całości dzisiejsze wymagania ruchu i któryby mógł powszechnie być użytym.

Obecnie pragniemy choć pokrótce zaznajomić czytelnika z pracą, jaką już na tem polu położono i wynikami, jakie uzyskano w Niemczech, gdzie kwestją tą zajmowano się już bardzo wcześnie i do której przystąpiono z godną podziwu wytrwałością i pracowitością, a co jeszcze, z całym naciskiem pokreślić należy, uzyskano całkowite

poparcie, tak moralne, jak i materjalne zarządu kolei niemieckich, bez którego cały ten wysiłek byłby daremny.

W przystąpieniu do pracy nad zagadnieniem należytego ubezpieczenia ruchu kolejowego, natychmiast zwrócono uwagę na wynalezienie urządzenia, za pomocą którego automatycznie wpływanoby na połączenie sygnału z hamulcem, w ten sposób, że hamulec winien był być wprowadzonym w ruch, o ile tego zajdzie potrzeba, bez najmniejszego współudziału maszynisty.

Że wprowadzenie podobnego przyrządu jest najzupełniej możliwe, dowodem jest berlińska kolej podziemna, pracująca wyłącznie za pomocą użycia sygnałów automatycznych, które działają nadzwyczaj sprawnie, gdyż jakakolwiek katastrofa nie była dotychczas tam notowaną.

Nic też dziwnego, że próbowano zużytkować ten wynalazek, przez użycie go na normalnych linjach kolejowych, niestety, okazało się, że przyrząd ten w zmienionych warunkach nie działał na hamulec, gdyż mechanizm jego nie mógł sprostać szybkości, z jaką przebiegają pociągi na normalnych linjach. Na tym eksperymencie zakończono ulepszanie tego, co dotychczas w tej dziedzinie posiadano, przystąpiono do pracy nad wynalazkiem, zabezpieczającym wyłącznie ruch kolejowy.

W czerwcu r. b. przystąpiono do próby, zakreślonej na wielką skalę, gdyż specjalnym, do tego celu przeznaczonym pociągiem przejechano przestrzeń 2000 klm. Dla spopularyzowania tej idei, w wycieczce tej, oprócz władz kolejowych, brali udział przedstawiciele prasy, przemysłu itp.

Pierwszym etapem dla kolei elektrycznych i podmiejskich była próba w Blankenburgu pod Berlinem.

Wpływ na automatyczne zatrzymanie pociągu uzyskano przez tak zwane „kontakty".

Są to urządzenia, przy których części ruchome (ramię, dźwignia itp.) pociągu stykają się w chwili przejazdu pod sygnałem „Stój" z częścią stałą, umieszczoną na torze, wywołując automatyczne hamowanie.

Urządzenie to posiada zalety pierwszorzędne przy nadzwyczaj prostej konstrukcji. Dodatni wynik próby, jaki uzyskano, daje rękojmię, że przyrząd ten jest już zdolnym w zupełności do użycia i dlatego przystąpiono do pracy nad zainstalowaniem go na linji Berlin — Bernau.

Przyrząd ten obsługiwać może wyłącznie małe przestrzenie, nie nadaje się bowiem na linjach dalekobieżnych, po których kursują pociągi pośpieszne.

Następnie w tejże samej miejscowości robiono próby z aparatem systemu „Siemens i Halske", który na podstawie dotychczasowych doświadczeń i wyników, posiada najwięcej danych, które pozwolą na użycie tego przyrządu na linjach dalekobieżnych, gdzie uzyskać będzie można wiele pozytywnych rezultatów.

Wzajemne oddziaływanie sygnałów na hamulec wywoływane jest w tym przyrządzie zwykłem działaniem indukcyjnem (elektrycznem). Urządzenie tego przenośnika nie posiada, tak na torze, jak i w pociągu, zupełnie części ruchomych. Dla odróżnienia sygnałów przejazdowych lub zatrzymujących używa się styku skrzydłowego, znajdującego się już w znacznej części istniejących sygnałów.

Na linji Wustermark — Stendal oddziaływanie na pociąg następuje przez użycie fal radjowych.

Wobec ogromnego wzrostu zastosowania tych ostatnich, ustawicznie wzrastającego z dnia na dzień, użyciu ich w tej dziedzinie, rokują ogromną przyszłość, gdyż aparat ten jest nadzwyczaj prosty i dla zrozumienia przez każdego, nawet zupełnie nieuświadomionego człowieka, ogromnie dostępny.

Oddziaływanie uskutecznia się przez sprzęgnięcie drgań specjalnych z drganiami nastrojonemi, znajdującemi się między szynami.

Konstrukcja tego przyrządu często zawodzi, trudno przewidzieć jakie będą widoki zastosowania na przyszłość, jednakże „Telefunken-Geselschaft" zabiera się do pracy, celem zasadniczego ulepszenia wynalazku, który ma być w najbliższej przyszłości na linji Berlin — Halle praktycznie wypróbowany.

Aby wyczerpać już szereg projektów, należy jeszcze wspomnieć o wynalazku Rose'go i Beickle, który to wynalazek wycieczka oglądała w Bingen nad Renem. Przyrząd ten cechuje nadzwyczajna prostota konstrukcji, polegająca jedynie na tem, że do sygnału głównego przymocowany jest pałąk. Gdy sygnał nastawiony jest na zatrzymanie pociągu, to pałąk ten zostaje przez specjalny przyrząd, znajdujący się na lokomotywie, oderwany, co powoduje natychmiastowe samoczynne hamowanie.

Mimo małej ilości prób i nikłej skali, na jaką je zakreślono, rezultaty osiągnięto nadzwyczajne. Urządzenie Rose-Beickle, w przeciwieństwie do wszystkich innych, jest nadzwyczaj tanie, gdyż koszta instalacji wynoszą kilkanaście marek. Stwierdzić należy, że próby ze wszystkiemi przyrządami naogół się udały, mimo, iż szybkość jazdy pociągów dochodziła do 100 klm.

Naturalnie, same te fakty nie wyczerpują zagadnienia, są to początki, które wiele jeszcze pracy wymagają. Jednakże podkreślić należy niewątpliwie dodatni fakt, że sprawę ulepszenia bezpieczeństwa ruchu, realnie posunięto naprzód i osiągnięte pozytywnie rezultaty, pozwalając rościć nadzieję, że kwestja ta, tak bardzo obchodząca wszystkich, zostanie wreszcie załatwioną.

Dalej czytamy, że wysiłki te znalazły w społeczeństwie całkowite zrozumienie i zainteresowanie, czego dowodem są tłumy ludzi, które przyglądały się próbom i darzyły wynalazców gorącemi oklaskami.

Tak ta sprawa przedstawia się w Niemczech, — u nas natomiast jest zupełnie inaczej, zupełnie źle. Już przed rokiem pisaliśmy na łamach naszego pisma o kolegach i członkach naszego Związku, którzy posiadają przez siebie wynalezione przyrządy automatycznego hamowania pociągów, zaznaczaliśmy, że niebawem urzeczywistnione zostaną próby, które wykażą możność zrealizowania wynalazku przez użycie go na naszych linjach kolejowych.

Niestety, tak się nie stało, władze kolejowe nie zajęły się tą sprawą tak, jak tego od nich wymagać należy, nie zrobiono nic, aby się choć pobieżnie z tą kwestją zaznajomić.

Nie wchodzimy tutaj w pobudki podobnego postępowania, pragniemy tylko zwrócić uwagę na nasze ogólne niedomaganie ,mianowicie brak wiary we własne siły, natomiast bezkrytyczne entuzjazmowanie się tem, co wynalezione zagranicą, do nas wędruje i zostaje powszechnie przyjmowane.

Nie wątpimy, że wszyscy zdają sobie sprawę z ważności omawianego zagadnienia, chodzi tylko o to, aby dołączyć do tego przeświadczenie, że własnym umysłem, praca i zapobiegliwością zdołamy je rozwiązać.

Ponieważ każda chwila jest bardzo droga, należy co prędzej przygotować próby wynalazków, dokonanych u nas w kraju.

Jakiekolwiekby wyniki uzyskano, to poznanie dotychczasowego własnego dorobku na tem polu, jest konieczne dla przedsięrania dalszych wysiłków.

NORMY OPAŁOWE.

Dotychczasowe załatwienie tej tak ważnej dla drużyn parowozowych kwestji pozostawiało wiele do życzenia. Z jednej strony ustalanie norm co miesiąc, z drugiej ogromna swoboda w poczynaniach, jaką M. K. pozostawiło w tej sprawie poszczególnym Dyrekcjom, wprowadziło zamieszanie, będące często powodem silnego fermentu, wywołanego niezadowoleniem z powodu skandalicznego traktowania tej sprawy.

Na łamach „Maszynisty" pisaliśmy już w roku ubiegłym o zarządzeniu Dyrekcji Gdańskiej, która nakazała z powodu „lekkiego charakteru zimy", stosować normy węglowe jesienno-wiosenne, a więc jak z tego wynika, zawierano kontrakty z pogodą.

Ale nie o to chodzi. Pragniemy zwrócić uwagę na fakt już ustalony, posiadający swą przeszłość, że nonsensem jest dotychczasowe praktykowanie regulowania wydawania norm węgla, według danych, otrzymanych z poprzedniego miesiąca, gdyż jest absurdem, aby w ten spo-

sób uzależniać się od każdego wypadku atmosferycznego, lub najmniejszego defektu parowozu, co przecież nie może być regulowane jakimiś normami lub zobowiązaniami.

Skutek z tego jest taki, że maszynista na jednym i tym samym parowozie otrzymuje w jednym miesiącu 60 złotych oszczędności, w drugim przy podobnej ilości przepracowanych godzin, dopłaca poważne sumy, gdyż zapomniano wziąć pod uwagę właśnie wpływów atmosferycznych i defektów parowozów.

Przedsiębiorstwo kolejowe posiada budżet, według którego normuje swoją gospodarkę, niestety, nie wiadomo dla jakich względów, w ramki tego budżetu wtłoczono i oszczędności na węglu, tak, jakby Ministerstwo Kolei obawiało się, aby nie były zbyt wysokie.

Podobne postępowanie wprawia w podziw, bo niedość, że kolej na każdej oszczędzonej tonnie węgla zarabia 12 złotych, gdyż płaci za nią 20, natomiast wypłaca tylko 8 złotych, ale słyszymy jeszcze utyskiwania Dyrekcyj, że maszyniści już w maju wyczerpali sumę, przeznaczoną przez M. K. na cały rok. Oczywiście, podobne orzeczenia nie wytrzymują najsłabszej krytyki, gdyż Dyrekcje posiadają olbrzymie oszczędności właśnie z tych 12-tu złotych na każdej zaoszczędzonej przez maszynistę tonnie węgla.

Czas więc, aby już skończyć z niedorzecznością i błędami! Dyrekcje kolejowe posiadają już doskonałą i prowadzoną przez lat osiem statystykę rozchodu węgla każdej serji parowozów, ustalenie jej jest więc całkowicie możliwe, bez szkody dla jednej i drugiej strony.

To też Związek wystąpił w tych dniach do M. K. z prośbą o wprowadzenie w tej materji zarządzeń stałych, jako jedynie celowych i wprowadzenie wyznaczania norm tylko na dwa okresy, t. j. letni i zimowy, trwający każdy po 6 miesięcy.

Motyw M. K., że niektóre serje parowozów są odpowiednio do pory roku przeznaczane do obsługi coraz to innych terenów, da się usunąć w ten sposób, że podobne zbadanie przystosowania parowozów do pracy w zmienionych warunkach trwać będzie zaledwie kilka dni, gdyż w tym czasie możliwe jest wypróbowanie parowozu przez maszynistów instruktorów.

Przez wymienione załatwienie tej nader ważnej sprawy, zostanie usunięty wzrastający chaos, a maszynista zawsze będzie mógł się zorjentować w jaki sposób gospodarować otrzymanym węglem, przez co usunięte zostaną obecnie stale mające miejsce najrozmaitsze niespodzianki, nieraz bardzo bolesne.

Wystąpienia Prezydjum Związku w Ministerstwie Kolei i w Prezydjum Rady Ministrów.

Dnia 26 b. m. wystąpiło Prezydjum w osobach kolegów: Borkowskiego i Siadaka do Ministerstwa Kolei w sprawach ogólnozwiązkowych, oraz w kwestji prowadzenia pociągów na przestrzeni Lublin—Lwów, którą to sprawę referowali specjalnie przybyli w tym celu delegaci Okręgu i Kół miejscowych, a mianowicie: kol. Kuczkowski, prezes Okr. Lwowskiego, kol. Krzyżewski i Rychter z Koła miejscowego Lwów, kol. Żochowski z Koł. miejscowego Lublin. Ponadto uczestniczył w delegacji kol. Rosjan ze Lwowa, przedstawiciel Z. Z. K. Wiceprezes Związku kol. Borkowski referował p. dr. Gałeckiemu kwestję podwyższenia godzinowo-kilometrowego, sprawę zakazu etatowania i awansowania, wreszcie złożył memorjał w sprawie umundurowania.

W sprawie godzinowo-kilometrowego oświadczył p. dr. Gałecki, że M. K. żywo jest tą sprawą zainteresowane i prosi prezydjum Z. Z. M. o przybycie w najbliższym czasie na konferencję, celem ostatecznego porozumienia się w tej sprawie.

W sprawie etatów zostało wydane zarządzenie, dopuszczające etatowania pracowników kolejowych w granicach budżetu, aby nie powiększać wydatków, jednakże w wyżej wymienionem zarządzeniu specjalnie podkreślana jest konieczność etatowania kontraktowych maszynistów i kandydatów ślusarzy.

W kwestji awansów p. dr. Gałecki oświadczył, iż p. Minister Kolei w najbliższym już czasie wystąpi na posiedzeniu Rady Ministrów z wnioskiem, domagającym się wycofania rozporządzenia, zakazującego awansowanie.

Do memorjału, motywującego obdzielenie drużyn parowozowych całkowitem umundurowaniem ustosunkował się p. dr. Gałecki bardzo przychylnie i przedstawi go p. ministrowi do ostatecznej decyzji.

Sprawę pociągów na przestrzeni Lublin—Lwów, referowała delegacja Naczel. Wydz. Mechaniczn. p. inż. Wasilewskiemu.

Przedstawiciel Wydz. Mechanicznego oświadczył, że jakkolwiek podobne turnusy są projektowane, to jednakże sprawa ta poruszana jest przedwcześnie, gdyż należy przystosować przedewszystkiem tory i mosty na tej przestrzeni do przebiegu ciężkich parowozów, co bez przeprowadzenia szeregu robót nie da się uskutecznić.— Następnie M. K. przystąpi do prób, o których zainteresowane parowozownie zostaną powiadomione i warunki ich służby przez specjalnego delegata M. K. szczegółowo zbadane.

W dniu 28 sierpnia przedłożono Prezydjum Rady Ministrów pismo z prośbą o audjencję u p. Premjera Bartla w dniu 31 sierpnia r. b., na której zostaną wyłuszczone przez Prezydjum Związku następujące sprawy:

1. Uruchomienie mnożnej i dostosowanie do cen dzisiejszych.
2. Wypłacenie różnicy w poborach, wynikłej z powodu nieuruchomienia mnożnej za czas od 1 grudnia 1925 roku.
3. Uruchomienie wzrostu dodatku mieszkaniowego i przyznanie go nieetatowym.
4. W sprawie godzinowo-kilometrowego.
5. W sprawie etatów i awansów.
6. W sprawie noweli do ustawy emerytalnej w kwestji zaliczenia roku służby za półtora.
7. W sprawie umundurowania dla drużyn parowozowych.

ś. † p.

BRONISŁAW DANISZEWSKI

Z szeregu pierwszych członków Z. Z. M. ubył ś. p. Bronisław Daniszewski.

Praca nad siły i wypadki listopadowe w Krakowie poderwały mu zdrowie do tego stopnia, iż w rok potem przechodzi na emeryturę. Wkrótce ciężko zapada i po długich cierpieniach zgasł dnia 9-go sierpnia r. b., przeżywszy lat 57.

Zmarły w zaraniu odzyskania niepodległości staje na czele tych, którzy z zapałem i poświęceniem zabrali się do pracy nad stworzeniem podstaw organizacji, która bujnie się rozwinęła, jednocząc w sobie wszystkich maszynistów.

To też pierwszy Wszechpolski Zjazd Maszynistów powołał go na prezesa Zarządu Głównego.

Prawością charakteru, zaletami serca, zyskał u wszystkich, którzy się z nim stykali należny szacunek i miłość. Nie sposób wymienić wszystkich jego prac, stwierdzić tylko należy, iż odszedł człowiek, dla którego najwyższym nakazem było dobro państwa i organizacji.

Cześć jego pamięci!

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

SOSNOWIEC.

Działalność Koła. Zarząd koła miejscowego w Sosnowcu nadesłał sprawozdanie za okres dwóch ostatnich lat, a to w tym celu, aby objąć w nim całokształt działalności zarządu pod stałem kierownictwem kol. Stawskiego.

Na wstępie swej kadencji, w początkach 1924 r., zarząd przystąpił do realizowania śmiałego projektu, mianowicie do wybudowania własnego domu. Oczywiście podobny projekt mógł być urzeczywistniony tylko przy pomocy miejscowego społeczeństwa, do którego się też odwołano, jednakże z minimalnym skutkiem, gdyż przeszkodziło rozwinięciu się akcji, przewlekłe przesilenie gospodarcze. Na powyższy cel Koło posiada fundusz w sumie zł. 1.987,90, na który złożyły się przedewszystkiem dobrowolne składki członkowskie w sumie 1.237,72, pozostałe pieniądze wpłynęły w postaci ofiar.

Od dłuższego już czasu zarząd dąży do założenia Kasy Samopomocy Koleżeńskiej, ponieważ posiada odpowiednie fundusze, uiszczone przez wszystkich kolegów. Celem zachęcenia kolegów do wpłacania dobrowolnie na siebie nałożonych wkładek, zarząd Koła wystarał się dla członków o zniżkowe bilety do miejscowego teatru, kin, uzyskał 50 proc. zniżki u miejscowych fotografów, dentystów i t. p.

Do czasu uruchomienia Kasy Samopomocy Koleżeńskiej śpieszono poszkodowanym kolegom i ich rodzinom z pomocą w formie zapomóg w wypadkach śmierci, choroby, lub zawieszeń w służbie. Zapomóg tych udzielono na sumę 987.95 gr. Życie służbowe kolegów otoczył zarząd bardzo troskliwą opieką, usuwając wszelkie niedomagania własną zapobiegliwością i staraniem. Przez z górą trzy lata zmuszeni byli koledzy do zamieszkiwania w 9 wagonach towarowych, jednakże dzięki zabiegom zarządu otrzymali wszyscy mieszkania kolejowe, ponadto kilkunastu kolegów zmieniło nieodpowiednie dla nich mieszkania.

Dzięki usunięciu niesumiennego rozdawcę węgla i smarów, usunięto zatargi z magazynem, ponadto ulepszono wydawanie przez sprowadzenie dynamometru i zastąpienie kwart wagą przy wydawaniu smaru.

Zmniejszono pracę na przetokach z 240 godzin na 200, przez co zatrudniono 4 drużyny parowozowe, zarząd dąży do podobnego uregulowania pracy na pociągach osobowych, napotyka jednakże na opór poszczególnych kolegów, wyjeżdżających nadliczbowe godziny.

Przez liczne konferencje z administracją kolejową, załatwiono przychylnie sprawy bardzo ważne, jak zdegradowania, lub zamierzane dymisje.

Na wewnątrz starano się usprawnić należycie organizację, co rozpoczęto od sprężystego administrowania Kołem i jego funduszami, do czego niezbędne było zaprowadzenie szeregu książek, w których należało notować wszelkie zachodzące zmiany.

Doprowadzono ewidencję do należytego stanu, ustalono wpływy kasowe, przez szczegółową ewidencję wkładek poszczególnych członków, tak aby módz szybko i dokładnie zapoznać się z nieuszczonemi świadczeniami na rzecz Koła.

Niniejszem podajemy wzór z wyciągu księgi wkładek członkowskich.

Wyciąg z księgi składek członków Koła Sosnowiec Z. Z. M. na potrzeby organizacji, za czas od dnia 28-go stycznia 1924 r. do dnia 28-go maja 1925 roku.

Rachunek osobisty.

Nazwisko i imię *Trypenbach Zygmunt* stanowisko *maszynista* Nr. leg. członk. *1931.*

Zapomogi Związkowe w myśl nakazu Centrali.		Kupno własnego lokalu Koła		Djety delegatom na zjazd w Poznaniu		Manco O. M. I przy wypłacie		Kupno gwoździ do sztandarów		Odnowienie lokalu Okręgówki w Warsz.		Potrzeby Koła miejscowego		Kupno sztandaru Koła		Razem zł.	
wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpłacił	winien
6.38	5.00	8.33	—	—	1.00	—	1.00	—	1.00	—	1,00	—	3.00	—	17.00	14.71	29.00

Zarządowi Koła udawało się zawsze należycie wywiązać ze swych zadań, co przedewszystkiem zawdzięczać należy ofiarności wszystkich członków Koła, którzy nie szczędzili grosza, ilekroć tego wymagała potrzeba Koła lub Związku.

Poniżej podajemy wykaz wkładek i cele, na jakie zebrane pieniądze były za zgodą ogółu kolegów przeznaczone.

Wyciąg z księgi składek członków Koła Sosnowiec Z. Z. M. na potrzeby organizacji, za czas od dnia 28-go stycznia 1924 r. do dnia 28-go lutego 1926 r.

Rachunek ogólny.

Zapomogi związkowe w myśl nakazu centrali Z. Z. M.		Kupno własnego lokalu Koła		Djety delegatom na zjazd w Poznaniu		Manco O M I przy wypłacie		Kupno gwoździ do sztandarów		Odnowienie lokalu Okręgówki w Warszawie		Potrzeby Koła miejscowego		Kupno sztandaru Koła		Razem zł.	
wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpł.	winni	wpłacili	winni
1483.48	962.44	1237.72	554.40	120.00	106.00	88.00	127.60	61.50	153.45	88.00	127.00	474.20	798.80	1567.70	1346.00	5.120.65	4.175.69

W końcu omawiania spraw kasowych, należy jeszcze przejrzeć zestawienie wszystkich dochodów i rozchodów, aby poznać stan majątkowy Koła i wielkość kapitału, którym obecnie rozporządza.

Zestawienie Ogólne Przychodów i Rozchodów Koła Sosnowiec za czas od d. 28/I 1924 do d. 1/III 1926 r.

PRZYCHÓD

	Złp.	gr.
R-k Kapitału Koła na 28/I 1924 r.	32	19
„ Dochodów Koła	1.543	60
„ Budowy Domu Koła	1.987	90
„ Zapomóg Związkowych	1.539	77
„ Odnowienie Lokalu Okręg	88	—
„ Kupna Sztandaru	1.998	10
„ Kupna Upominków	1.815	—
„ Zapomóg Doraźnych Koleg.	987	95
„ List Starszeństwa Okręg.	130	—
„ Procentów Centrali dla Koła	938	56
	11.061	07

ROZCHÓD

	Złp.	gr.
R-k Kosztów Ogólnych Koła	1.981	25
„ Zapomóg Związkowych	1.335	23
„ Budowy Domu Koła	69	34
„ Kupna Sztandaru Koła	2.817	15
„ Odnowienia Lokalu Okręg.	70	—
„ Kupna Upominków	1.815	—
„ List Starszeństwa Okręg.	60	—
„ Zapomóg Doraźnych Kolegom Poszkodowanym	987	95
Wyrównanie	1.925	14
	11.061	07

Saldo na 1 marca 1926 r. 1925·14 Złp.

Dla całkowitej charakterystyki Koła Sosnowiec, należy stwierdzić, że poza znaczeniem materjalnem, jakie Koło posiada, co najlepiej wykazują cyfry, Koło cieszy się ogromnem poważaniem wszystkich organizacyj Zagłębia, a także i władz kolejowych, dzięki czemu stosunek, jaki się wytworzył, jest bardzo sympatyczny, a dzięki temu o jakichkolwiek zatargach nie może być mowy.

Zarząd Koła nie dopuszcza do jakichkolwiek waśni między członkami, stając najbezwzględniej na stanowisku obrony zawodowej, tępiąc wszelkie niesnaski partyjne. Opisana działalność stawia Koło Sosnowiec w rzędzie najlepszych jednostek naszej organizacji, dlatego życzymy Kołu, aby nadal starało się to stanowisko utrzymać, świecąc dla innych przykładem.

BARANOWICZE.

Działalność Zarządu Koła. Z nadesłanego nam sprawozdania z działalności za czas od 13/X 1925 roku do 23/VI 1926 roku, wynika, że na trzech, odbytych z inicjatywy Koła zebraniach, uchwalono i załatwiono następujące kwestje ogólno-służbowe, jak też i sprawy poszczególnych jednostek, mianowicie: 1) Odszkodowania i kary; 2) Przepał na parowozach przetokowych; 3) Wydawanie leszu dymnicznego na parowozy; 4) Obsługiwanie zwrotnic przez drużyny parowozowe; 5) Okresowe egzamina z przepisów ruchu; 6) Wydawanie węgla z magazynu na wagę; 7) Naprawę domów, zamieszkałych przez drużyny parowozowe; 8) Odnoszenie korespondencji i pism do rąk adresata; 9) Urlopy dla dyspozytorów; 10) Ścisłe przestrzeganie ośmiogodzinnego dnia pracy; 11) Usunięcie ze stanowiska maszynisty tych wszystkich, którzy nie posiadają prawa kierowania parowozem.

W marcu r. b. przyłączone zostało Koło Łuniniec i Baranowicze—Leśna, z ośrodkami temi Zarząd Koła jest w stałej łączności. Kol. Stankiewicz, jako skarbnik Koła, postawił należycie jego gospodarkę przez usunięcie wszelkich niedomagań w potrąceniach członków, gdyż wielu kontraktowych i dziennie płatnych, wkładek zupełnie nie uiszczało. Gorzej znacznie działo się w Łunińcu i Baranowicach—Leśnej, jednakże dzięki niezmordowanej pracy kol. Stankiewicza, uzyskano bardzo wysoki poziom sprawności organizacyjnej. Koło Baranowicze brało żywy udział w życiu Okręgu Wileńskiego, co jest zasługą kolegów: przewodniczącego Matulisa i Stankiewicza, którzy często wyjeżdżali do innych ośrodków organizacyjnych.

Pragnąc uzyskać niezbędny dla Koła lokal, Zarząd powziął uchwałę, wzywającą członków Koła do zapisywania się do „Ogniska kolejowego", dzięki czemu uzyskano w tem stowarzyszeniu ogromny wpływ i możność korzystania z lokalu.

Zarejestrowanie Koła u Władz Administracyjnych, czego Zarząd dokonał, jest sprawą bardzo ważną, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że dawniej każdorazowo na jakąkolwiek akcję związkową, należało mieć pozwolenie, uzyskiwane po długich staraniach i zabiegach.

Koło Baranowicze odznacza się także zapobiegliwością w usunięciu różnych niedomagań i nieszczęść poszczególnych członków i ich rodzin, śpiesząc z wydatną pomocą moralną i finansową, o ile tego zachodzi potrzeba. Koło Baranowicze dzięki sprężystemu i oddanemu sprawie związkowej Zarządowi, należy do najruchliwszych ośrodków na Kresach Wschodnich.

LIDA.

Walne Zebranie Koła. Na odbytem walnem zebraniu Koła w dniu 30 maja r. b. wybrano Zarząd w następującym składzie: przewodniczący kol. Kuczyński, zast. przewod. kol. Kowalewski, sekretarz i skarbnik kol. Gadomski.

Obecny na zebraniu prezes Okręgu Wileńskiego, kol. Schabowski, wniósł projekt założenia Kasy samopomocy i opodatkowania się na nią w wysokości po 2 zł. miesięcznie, na rzecz Związku w pierwszym miesiącu po 1 zł., w następnych po 50 groszy, co zebrani uchwalili.

Na wniosek kol. Cybulskiego uchwalono zwrócić się za pośrednictwem prezesa Okręgu do Dyrekcji z protestem przeciwko zamierzeniu zamknięcia łaźni.

Kol. Kuczyński zwrócił zebranym uwagę na niedostateczność norm węgla na parowozach przetokowych serji 93, na których przepały dochodzą do sumy 80 złotych miesięcznie, przeto zebrani domagają się wezwania ekspertów, którzyby po szczegółowem zbadaniu powodów przepału, podwyższyli normy węgla.

Drużyny parowozowe Koła m. Lidy wyraziły protest z powodu zaliczenia pociągów mieszanych do kategorji osobowych, i domagają się wynagrodzenia, jakie przysługuje drużynom, obsługującym pociągi mieszane.

BIAŁYSTOK.

Walne Zebranie Koła. Przez długi okres czasu Koło miejscowe Białystok pogrążone w letargu, nie dawało o sobie znaku życia. Stało się to dzięki zanikowi inicjatywy wśród członków, którzy poprzestawali li tylko na wpłacaniu składek, a z czasem to i tego zaprzestano.

Dopiero w ostatnich tygodniach stosunki poprawiły się na lepsze, jednakże wiele pracy musi ponieść nowoobrany Zarząd, aby osiągnąć pełne rezultaty.

To co zostało zrobione, stało się dzięki pracom i zabiegom kol. Kozarzewskiego, a mamy nadzieję, że obecnie przy poparciu nowoobranego Zarzadu, i ogółu kolegów, usprawnienie organizacyjne niechybnie nastąpi.

Do Zarządu Koła powołano na przewodniczącego: kol. Kozarzewskiego Bolesława, zastęp. przewodn. Płońskiego Franciszka, sekretarza Łapińskiego Romualda, zastępców: Monkiewicza Władysława, Piekarskiego Edwarda.

Komisja Rewizyjna kol. kol.: Jaworski Jan, Ignatowski Franciszek, Perkowski Adam.

Kol. Kozarzewski przedłożył sprawozdanie z przebiegu obrad Zjazdu Wileńskiego, na którym oma-

wiano w pierwszym rzędzie sprawę formowania listy starszeństwa w Dyrekcji Wileńskiej. W imieniu Koła Białystok domagał się kol. Kozarzewski listy starszeństwa, biorąc za zasadę datę wstąpienia na parowóz.

Ponadto zgłosił kol. Kozarzewski wniosek, aby Koło natychmiast założyło kasę samopomocy koleżeńskiej, któraby na wypadek choroby lub zawieszenia w czynnościach mogła śpieszyć swym członkom z natychmiastową pomocą.

Kol. Ignatowski zwrócił uwagę na fakty, że pomocnicy jeżdżą ponad 204 godz., proponuje zwrócić się do administracji, z prośbą o ścisłe przestrzeganie ośmiogodzinnego dnia pracy.

Zebrani uchwalili szereg wniosków, które przesłano Prezydjum Związku.

BYDGOSZCZ

Zjazd Okręgu Gdańskiego. W dniu 8 lipca b. r. odbył się zjazd Okręgu Gdańskiego w Bydgoszczy w sali „Trzeciego Maja".

W zjeździe brali udział delegaci Kół: z Koła Tczew — Nierzwiecki, Jóźwiak i Brzycki, z Koła Bydgoszcz — Hernet, Modrakowski, z Koła Toruń — Lewandowski, Winnicki, z Koła Grudziądz — Bystrzanowski, Sulecki, z Koła Iłowo — Zajc, Kowalewski, z Koła Nakło — Gronkiewicz i przewodniczący sekcji dyspozytorów Okręg. Gdańskiego kol. Kowalski.

Z ramienia Prezydjum uczestniczył w Zjeździe prezes Centrali kol. Majlich.

Po odczytaniu protokułu z poprzedniego zjazdu w Toruniu, przedłożył sprawozdanie ze swej działalności prezesa Okręgu kol. Szady, omawiając przebieg interwencyj w Dyrekcji Gdańskiej w sprawach potrącania przepału z godzinowo - kilometrowego, podziału pociągów na poszczególne Oddziały Mechaniczne, i na wynikłe z tego bardzo dotkliwe pokrzywdzenie parowozowni Bydgoszcz, podwyższenia normy węgla na poszczególne parowozy, skasowanie marszrut, a zaprowadzenie książek służbowych i przebiegowych.

Sekretarz Okręgu kol. Szczepanowski, omówił pracę zarządu na polu organizacyjnym w poszczególnych Kołach przez uczestnictwo na zebraniach i udziału w interwencjach Kół. Sekretarjat informowany bywał o wszystkich sprawach, na które zawsze reagował w miarę swych sił i środków.

Korespondencji z Kół jak i z Centrali łącznie załatwiono 306, co jest dowodem starań o to, aby utrzymać jak najściślejszy kontakt, organizacyjny.

Sprawozdanie kasowe przedłożył kol. Winnicki. Gotówką posiada Okrąg sumę 1136,16 zł.., w rozchodzie ostatniego okresu umieszczono już zakupienie maszyny do pisania, i stolika do umieszczenia takowej, wielu książek i innych niezbędnych sprzętów do biura Okręgu.

Sprawozdanie skarbnika uzupełniali kol. Szelewski z Komisji Rewizyjnej Okręgu, i kol. Jóźwiak z Głównej Komisji Rewizyjnej.

Prezes Związku kol. Majlich wygłosił obszerny referat o obecnej sytuacji państwa, omówił szereg postulatów drużyn parowozowych, kładąc nacisk na godzino-kilometrowe, które jest przedmiotem ustawicznych zabiegów Związku.

W wolnych wnioskach żalili się koledzy Dyr. Gdańskiej, na faworytowanie maszynistów w. m. Gdańska, którzy wyjeżdżają coraz dalej na terytorjum Pomorza, krzywdząc tem drużyny tamtejsze.

W rezolucji zebrani domagają się przeniesienia Dyrekcji z Gdańska do Bydgoszczy.

WARSZAWA — GDAŃSKA.

Walne Zebranie Koła. Dnia 5 sierpnia b. r. odbyło się zebranie organizacyjne nowoutworzonego Koła Warszawa — Gdańska, w którem uczestniczyli z ramienia Prezydjum sekretarz Związku kol. Siadak, a z Zarządu Okręgu kol. Leszczyński.

Zebranie zagaił kol. Jackowski, dotychczasowy przewodniczący Koła, mianowany przez Zarząd Okr. Warszawskiego, który zaproponował zebranym na przewodniczącego posiedzenia kol. Raczyńskiego, na sekretarza kol. Kozaka, co zebrani jednomyślnie zaakceptowali.

Kol. Jackowski, złożył sprawozdanie z obrad Walnego Zjazdu Delegatów, w którym jako przedstawiciel Warsz. - Gdańskiej uczestniczył, następnie omówił swoją roczną działalność nad zorganizowaniem Koła.

Kol. Siadak wygłosił obszerny referat, w którym poruszył wszystkie sprawy obchodzące żywo ogół maszynistów, jak to: godz. - kilometrowe, etaty i awanse, degradowania przez Komisje dyscyplinarne, umundurowanie, sprawy poborów zasadniczych i mnożnej, omówił świadczenia Związku mianowicie: odprawę emerytalną, zapomogi suspendacyjne, zapomogi za czas choroby, porady i obrony prawne.

Kol. Leszczyński omówił działalność Zarządu Okręg. Warszawskiego, który wiele już bolączek usunął, a z drugiej strony uzyskał szereg udogodnień na rzecz członków Z. Z. M.

Nad sprawozdaniami wywiązała się dyskusja, nacechowana w pierwszym rzędzie troską o dobro organizacji. Głos zabierało kilku kolegów, którzy omówili szereg najaktualniejszych spraw, doskonale się w nich orjentując. W czasie dyskusji uchwalono kilka wniosków, które przesłano Prezydjum Związku, w końcu zebrania przystąpiono do wyboru Zarządu Koła, który ukonstytuował się następująco: przewodniczący kol. Raczyński Antoni maszyn., sekretarz kol. Kozak Aleksander pom. maszyn., skarbnik Pietrzak Wacław maszyn.

Należy zaznaczyć, że druż. parowozowe W-wy Gdańskiej, dotychczas rozbite w kilku związkach, lub zgoła niezorganizowane, zdobyły się na stanowczy krok celem stworzenia Koła Z. Z. M., a przez to samo wykazują pełne zrozumienie, że tylko we własnej organizacji przy poporciu ogółu kolegów, należy szukać obrony swych zawodowych interesów.

Do zorganizowania Koła przyczynił się kol. Jackowski, który upoważniony do tego przez Zarząd Okręgowy, usilnie zabiegał, nad stworzeniem tej placówki, niemniej i kol. Skłodowski, dążył do zespolenia tamtejszych kolegów w Koło Z. Z. M.

Nowej placówce naszej zasyłamy tą drogą serdeczne życzenia owocnej pracy dla dobra organizacji i własnych interesów zawodowych.

SARNY.

Nowy Zarząd Koła. Na zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Sarnach dnia 29/VII 1926 r. wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący Woźnicki Emil, zastępca przewodniczącego: Korba Juljan; Sekretarz: Białas Antoni; Skarbnik: Wienckiewicz Antoni.

OŚWIĘCIM.

Nowy Zarząd Koła. Na zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. dn. 16 lipca 1926 wybrano Zarząd w składzie następującym: Prezes: Łuszkiewicz Marceli, Oświęcim, ul. Rajska 43; Sekretarz: Borowczyk Jan, Oświęcim, ul. Zaborska 174; Skarbnik: Szenolcza Aleksander, Babice, poczta Oświęcim.

WILNO.

Wybór Nowego Zarządu. W dniu 3 sierpnia r. b. dokonano wyboru nowego Zrządu w składzie następującym: kol. Bentkowski — przewodniczący; kol. Niemunis—zastępca przewodniczącego; sekretarz kol. Buko.

KRAKÓW — PŁASZÓW.

Walne Zebranie Koła. W dniu 3-cim sierpnia r. b. odbyło się Walne Zebranie Koła Kraków — Płaszów, ze współudziałem prezesa Okręgu, kol. Spyta.

Po zagajeniu zebrania przez kol. Weresza, koledzy delegaci złożyli zebranym szczegółowe sprawozdanie z Walnego Zjazdu Delegatów.

Po przyjęciu sprawozdań do wiadomości, przystąpiono do wyboru nowego Zarządu Koła.

Na Przewodniczącego wybrano ponownie kol. Weresza Jana, na zastępcę przewodn. Golonkę Teofila, na skarbnika Balińskiego, na sekretarza Wolfa Zygmunta.

KORESPONDENCJE.

ŁÓDŹ — KALISKA.

Jak leczą pp. lekarze? Ktokolwiek przeglądał prasę związkową ostatnich miesięcy, tego zdziwić musi częste omawianie sposobów leczenia i traktowania chorych przez pp. lekarzy kolejowych. Ostatnie katastrofy są aż nadto jaskrawym przykładem, co Wydziały Lekarskie zrobiły dotychczas, aby podróżnym i pracownikom w razie wypadku uratować zdrowie.

I obecnie poruszamy sprawę, co do której komentarze uważamy za zbyteczne, gdyż jest to fakt tak bezgranicznego niedbalstwa i nieobowiązkowości, a nawet, co gorsza, złej woli. Dlatego też wzywamy Władze Dyrekcyjne, aby najsurowiej ukarały winnych, a na przyszłość zrewidowały sposób urzędowania pp. lekarzy.

Gdy pomocnik maszynisty S t e m p o r S t a n i s ł a w złamał w Koluszkach rękę w dwóch miejscach, to tamtejszy lekarz poprzestał na odesłaniu go do Łodzi Kaliskiej z ręką obwiniętą brudnym gałganem.

Po przyjeździe do Łodzi—Kaliskiej zgłosił się chory do miejscowego oddziałowego lekarza, p. dr. Czeczota, pan doktór skonstatował złamanie, napisał receptę i rozkazał mdlejącemu choremu przynieść z oddalonej o dwa kilometry apteki, potrzebną ilość gipsu i bandaże.

Receptę tę posiadamy w redakcji i gotowi jesteśmy okazać każdemu, kto pragnąłby badać traktowanie kolejarza przez lekarzy.

Pan Naczelnik parowozowni, inż. Feld, zawiadomiony o tym wypadku i proszony o interwencję i odpowiednie zarządzenia, zdobył się jedynie na „chwalebny“ gest pożyczenia choremu pięciu złotych, domagając się wzamian pisemnego zobowiązania zwrotu tychże w dniu 15-tym sierpnia. A p. naczelnik Oddziału Mechanicznego, inżynier Krajewski, poprzestał na telefonicznem porozumieniu się z p. dr. Czeczotem i oświadczeniem kolegom chorego, że pan doktór szykuje się do wyjazdu na urlop, więc chorym zająć się nie może, apteka kolejowa jest pusta i niczego z niej dostać nie można.

Na tem wyczerpano narazie starania, aby choremu zapewnić opiekę, do której ma bezsprzecznie prawo, jako pracownik kolejowy. Nie pozostawało nic więcej do zrobienia, jak przywołanie policji dla spisania protokułu i zawezwanie pogotowia ratunkowego dla przewiezienia chorego do szpitala, co też niebawem uczyniono.

Jednakże zachodzi obawa, że chory będzie zmuszony leczyć się w szpitalu na koszt własny, a ponieważ drugi doktór oddziałowy, p. S t a w e n o, odmówił wydania biuletynu do czasu powrotu z urlopu p. dr. C z e c z o t a.

Na zakończenie pozwolimy postawić sobie skromne pytanie, na które niewątpliwie otrzymamy odpowiedź od kompetentnych władz, za co pobierają pensje lekarze Łodzi—Kaliskiej, pp. C z e c z o t i S t a w e n o?

Tyleż co lekarze, zawinili w tym wypadku i obaj pp. inżynierowie, gdyż prócz tego, że żaden nie potrafił skorzystać z przysługujących mu praw, to wykazali jeszcze zupełny brak humanitarności wobec podwładnego, którego winni przecież otoczyć opieką i pomocą, gdy tego zachodzi potrzeba.

CHEŁM.

Nieuctwo p. Sapalskiego. Kolega Leszczyński zapisywał stale po każdym turnusie: „Usunąć parowanie suwakowego dekla“. Miało to taki jedynie skutek, że przestawiano dekel stale, względnie mocowało go, co jednakże nie wielkim było pożytkiem, a sprowadzało ogromne dolegliwości na szlaku, z powodu braku głuchych sztorcowych kluczy, których parowozy danej serji nie posiadały.

Otóż na zasadzie takich adnotacyj, kiedy rewizor ruchu p. Sapalski ze Zwierzyńca dopisał, że ukarać maszynistę, bo on jest sprawcą defektu maszyny, skierowano sprawę do Dyrekcji Radomskiej z przedłożeniem w Komisji Dyscyplinarnej, to ta po długich dochodzeniach uniewinniła maszynistę Leszczyńskiego, gdyż sprawa była tak jasna, że tylko nie mógł jej zrozumieć 30 lat pozostający na służbie p. Sapalski, mimo, że uprzednio już p. Naczelnik parowozowni sprzeciwiał się skierowaniu tej sprawy do Komisji Dyscyplinarnej.

Stąd alternatywa: albo pan S a p a l s k i przez 30 lat pełnienia służby, niczego się nie nauczył, albo też umysł niesprawnie już funkcjonuje i o wszystkiem zapomniał.

Tak czy owak nie czas na naukę, ani na przypominanie sobie, pozostaje jedynie tylko droga pójścia jaknajprędzej na emeryturę, czego p. Sapalskiemu serdecznie życzymy, mając na uwadze dobro pracowników kolejowych.

OSTROŁĘKA.

Pod adresem pana Dyrektora W-łu Zasobów. Niejednokrotnie już biuro parowozowni Ostrołęka otrzymywało zarządzenia, od wyższych władz, aby podać ogółowi pracowników do wiadomości, że w magazynie Zasobów są odpowiednie materjały na ubranie, które nabywać można po dostępnej dla siebie cenie. Jednakże niespodziewane rodzą się trudności, gdyż magazynier nie chce wydać uprzednio wpisanej jakości materjałów, śmiesznie motywując zbyt wygórowaną ceną, która jest niedostępną dla nabywcy.

Niezrozumiałym się staje fakt, dla jakich pobudek ośmiela się p. Dyrektor dysponować cudzą kieszenią? — Rąbek uchyla się od czasu do czasu magazynier powiedzeniami, że dany materjał nabywać mogą tylko urzędnicy, a tamtego się wcale nie wydaje, gdyż oczywiście trzyma się go z zamiarem wydania tylko „w powołane ręce“, które posiadają urzędnicy IX i X stopnia przy zaprotegowaniu przez woźnego Wydziału Zasobów, na co posiadamy niezbite dowody.

Publikując te fakty, pragniemy zaprotestować przeciwko samowoli jednostek, które z instytucji rządowej, mającej za zadanie ułatwienie kupna materjałów wszystkim narówni pracownikom, czynią zeń sklepik prywatny, kierowany protekcją dopuszczającą się krzyczących niesprawiedliwości. — Prawdopodobnie władze Dyrekcji skontrolują dotychczasowy sposób urzędowania Wydziału Zasobów.

K R O N I K A.

WILNO.

Zarząd Okręgowy komunikuje wszystkim Kołom miejscowym, że siedziba Okręgu mieści się w nowym lokalu przy ulicy Raduńskiej Nr. 18. Sekretarjat czynny oprócz niedziel i świąt w godzinach od 16-tej do 18-tej.

Nadmieniamy, że odnoszenie się bezpośrednie do Głównego Zarządu przez poszczególnych członków jest niedopuszczalne, natomiast należy wszystkie sprawy kierować do Zarządu Koła, lub Okręgu.

Prosimy o podanie nam imiennych wykazów członków Zarządów Kół, oraz nadesłanie spisu członków Z. Z. M.

Z A M I A N Y.

M-sta II kl. z parowozowni Baranowicze pragnie zamienić się na stanowisko z kol. parow. Grudziądz lub Tczew. — Wiadomość i adres nadsyłać do Koła miejsc. Baranowicze.

J a n P i e t r u l a n i s parow. Skarzysko, stopień płacy IX-ty, zamieni się na stanowisko z kolegami z Białegostoku. Adres: Skarzysko ul. Wspólna dom p. Sieczki.

Maszynista II-giej klasy parowoz. Łódź - Kaliska proponuje zamianę kolegom z parowozowni Wilno; mieszkanie zapewnione. J ó z e f L i s o w s k i parow. Łódź-Kaliska.

Wydawca: **Zaw. Zw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.